



Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
Abteilung IV/E1
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Abteilung für Rechtspolitik
Wiedner Hauptstraße 63 | 1045 Wien
T 05 90 900-4966 | F 05 90 900-243
E rp@wko.at
W <https://news.wko.at/rp>

per E-Mail an: e1@bmk.gv.at

in Kopie an:
begutachtungsverfahren@parlament.gv.at

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
2020-0.550.379
3.9.2020

Unser Zeichen, Sachbearbeiter
Rp 26672/04/20/DD/Sa
Dr. Daniela Domenig

Durchwahl
4966

Datum
24.9.2020

Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 und das Unfalluntersuchungsgesetz geändert werden; Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren!

Wir bedanken uns für die Übermittlung des Entwurfes eines Bundesgesetzes, mit dem das Eisenbahngesetz 1957 (EisbG) und das Unfalluntersuchungsgesetz (UUG) geändert werden und nehmen dazu folgendermaßen Stellung:

I. Allgemeines und Zusammenfassung

Grundsätzlich positiv sehen wir die im Entwurf enthaltenen Regelungen zur Umsetzung der EU-Richtlinie (EU) 2016/797 (Interoperabilitätsrichtlinie - IOP-RL) und der EU-Richtlinie (EU) 2016/798 (Sicherheitsrichtlinie - Sicherheits-RL). Im Sinne von mehr Rechtssicherheit sollte jedoch bei den Ausnahmebestimmungen (insb. § 86 und § 184) noch nachgeschärft werden. Klargestellt werden müsste zudem, dass der Triebfahrzeugführer bei einer umfassenden Triebfahrzeugführer-Ausbildung nach dem EisbG auf dem gesamten vernetzten Bahnnetz fahren darf.

Bei den über die Vorgaben des EU-Rechts hinausgehenden Änderungen sehen wir jene zur Zuständigkeitsänderung für nicht-öffentliche Eisenbahnen (Landeshauptmann statt Bezirksverwaltungsbehörde) sehr positiv. Äußerst negativ beurteilen wir hingegen die geplante Regelung betreffend eine verpflichtende 72-stündige Dienstfreistellung für Bedienstete, die Zeugen eines Unfalls mit Personenschaden sind (§ 21b Abs. 3). Die aktuelle Rechtslage sorgt - in systematisch passenderen Rechtsmaterien - für derartige Fälle bereits vor.

Gerade im Hinblick auf die aktuell nun wieder kritisch werdende „Corona-Situation“ sollten generell alle Änderungen unter dem Blickwinkel der Wirtschaftlichkeit, Entbürokratisierung und Ressourcenschonung - nicht nur finanziell, sondern auch in puncto Personal - betrachtet werden.

II. Zu den Bestimmungen im Detail - Eisenbahngesetz

ad § 9b (Stand der Technik)

Es ist zu begrüßen, dass Abs. 1 der bisherigen Regelung entspricht und der Stand der Technik nunmehr auch als erbracht anzusehen ist, wenn die anerkannten Regeln der Technik eingehalten werden.

Der Begriff „anerkannte Regeln der Technik“, wie er im EisbG und den Erläuterungen definiert ist, könnte allerdings breiter gefasst werden. Insbesondere sollten die Bereiche, in denen die TSI nicht gelten, noch erwähnt werden.

Generell braucht es jedenfalls Verhältnismäßigkeit für bestimmte Betriebsformen, wie zum Beispiel Schmalspurbahnen. Nach den Erläuterungen würde es zu keiner analogen Anwendung von TSI kommen und diesfalls ausschließlich die nationalen Vorschriften und harmonisierten europäischen Normen maßgeblich sein (wie z.B. bei der von den TSI ausgenommenen Salzburger Lokalbahn).

Da der neue Abs. 3 als Einschränkung auf bestimmte Rechtsvorschriften und technische Normen gelesen werden könnte, empfehlen wir folgende Klarstellung vorzunehmen:

„(3) Unter den im Abs. 2 genannten anerkannten Regeln der Technik sind jedenfalls auch die geltenden einschlägigen TSI, die in den geltenden einschlägigen TSI angeführten europäischen Normen oder, sofern keine einschlägigen TSI vorhanden oder anwendbar (§ 86 Abs. 2) sind oder in den geltenden einschlägigen TSI angeführten europäischen Normen zur Anwendung kommen, die einschlägigen nationalen Vorschriften und europäischen harmonisierten Normen zu verstehen.“

ad § 10b Abs. 1 (Akteure)

In Abs. 1 wird Bezug genommen auf Eisenbahnunternehmen und „andere natürliche oder juristische“ Personen, die die Sicherheit des Betriebes [...] „potentiell beeinflussen“ können. In Abs. 2 wird in der Folge eine demonstrative Aufzählung vorgenommen, die jedoch zu weit gefasst scheint. So wären etwa auch Bahnbenützer als „Akteure“ im Sinne dieser Bestimmung zu verstehen. Wir schlagen daher die Streichung des Begriffes „insbesondere“ sowie die Aufnahme eines Verweises auf „gleichartige Akteure“ vor, um die Risiken einer abschließenden Aufzählung abzufedern. Weiters ist unklar, was unter „potentiell beeinflussen“ zu verstehen ist. Diese Formulierung ist zu allgemein gehalten.

Zu nachstehenden Begriffsbestimmungen in Abs. 2 haben wir folgende Anmerkungen:

Z 2: Wir schlagen vor, den Begriff „zertifizierte Instandhaltungsbetriebe“ zu verwenden.

Z 3: Beim Begriff Dienstleister wäre eine beispielhafte Aufzählung, wer Dienstleister sein kann, zu begrüßen.

Z 8: In der Begriffsbeschreibung des Verladers wird lediglich auf die Verladung von verpackten Gütern Bezug genommen. Wir schlagen vor, das Wort „verpackte“ zu streichen.

Z 9 lit. c: In der Begriffsbeschreibung des Entladers wird der „Batteriewagen“ genannt. Offen bleibt hingegen, ob es sich dabei um Fahrzeuge zur Aufnahme von Akkumulatoren oder um militärische Fahrzeuge (zur Aufnahme von Artilleriegeschützen) handeln soll. Wir schlagen eine diesbezügliche Ergänzung der Begriffsbestimmung vor, um Unklarheiten zu vermeiden.

Z 10 und 11: Auch hier wird der Begriff „Batteriewagen“ verwendet. Da diese gemäß der Begriffsdefinition der Befüllung bzw. Entleerung unterliegen, gehen wir davon aus, dass es sich um Batteriewagen zur angedachten Beladung mit Flüssigkeiten handelt.

ad § 12 (Behördenzuständigkeit / nationale Sicherheitsbehörde)

Wir begrüßen die Umsetzung unserer langjährigen Forderung, die Zuständigkeit für nicht-öffentliche Eisenbahnen von der Bezirksverwaltungsbehörde an den Landeshauptmann zu übertragen.

Die behördlichen Zuständigkeiten sind (wie schon bisher) jedoch weiterhin nicht eindeutig formuliert (vgl. §§ 31 ff sowie § 34).

Die Zuständigkeitsänderungen betreffend Schulungen/Ausbildungen und Schulungs-Einrichtungen lehnen wir ab.

ad § 13a Abs. 2 (Jahresbericht)

Während in der neu eingefügten Z 5 die im EisbG auch sonst verwendeten Begriffe „Eisenbahnverkehrsunternehmen“ und „Eisenbahninfrastrukturunternehmen“ verwendet werden, kommen in der nunmehrigen Z 3 (ehemals Z 4) die in der deutschen Fassung der EU-Rechtsquellen verwendeten Begriffe „Infrastrukturbetreiber“ und „Eisenbahnunternehmen“ zur Anwendung. Diese Begriffe sollten im Sinne der Rechtssicherheit an die gängige Terminologie „Eisenbahnverkehrsunternehmen“ und „Eisenbahninfrastrukturunternehmen“ angepasst werden. Weiters empfehlen wir die Ziffernabfolge wie bisher beizubehalten:
*„3. Entwicklungen bei Sicherheitsbescheinigungen und Sicherheitsgenehmigungen;
4. Ergebnisse und Erfahrungen im Zusammenhang mit der Kontrolle von
Infrastrukturbetreibern
Eisenbahninfrastrukturunternehmen und Eisenbahnunternehmen
Eisenbahnverkehrsunternehmen, einschließlich der Anzahl und der Ergebnisse von
Inspektionen und Audits; und“*

ad § 19 Abs. 3 Z 2 und 3 (Mehrfachregelungen)

Die geplanten Z 2 und 3 sind zu streichen um Mehrfachregelungen zu vermeiden.

ad § 21 Abs. 6 (Betriebsleiter)

Der in früheren Entwürfen angedachte Entfall der Genehmigungspflicht für die Bestellung des Betriebsleiters bzw. seines Stellvertreters bei Vorhandensein eines Sicherheitsmanagementsystems (SMS) wurde im vorliegenden Entwurf nicht aufgegriffen. Im Sinne der Deregulierung schlagen wir vor, eine entsprechende Bestimmung vorzusehen. Dafür spricht auch die Tatsache, dass die Genehmigung des Betriebsleiters aufgrund einer formalen Aktenprüfung durch die Behörde erfolgt und die Prüfung der entsprechenden allgemeinen Fachkenntnisse bereits zuvor vom sachverständigen Prüfer durchgeführt wird.

ad § 21a Abs. 3 und 5 (Allgemeine Anordnungen an Eisenbahnbedienstete)

Der Entfall der Genehmigungspflicht von Dienstvorschriften bei Vorhandensein eines Sicherheitsmanagementsystems (SMS) wurde im vorliegenden Entwurf ebenfalls nicht mehr aufgegriffen. Wir halten eine derartige Regelung jedoch für dringend erforderlich, um im Lichte der zunehmenden Regulierung durch Unionsrecht entsprechende Verwaltungsvereinfachungen auf nationaler Ebene für die Behörden, aber auch für den gesamten Eisenbahnsektor zu ermöglichen.

Die Genehmigung von Dienstvorschriften durch die Behörde dauert derzeit sehr lange. So sind beispielsweise seit Beginn der Arbeiten an der „Eisenbahnfahrverordnung“ im Frühjahr 2018 bis dato eine Vielzahl an Genehmigungsanträgen für neue bzw. geänderte Dienstvorschriften offen. Dies ist aus dem Blickwinkel der Eisenbahnsicherheit und dem Bestreben nach aktuellen, klaren und für alle Beteiligten gültigen Regelungen sehr problematisch. Gerade der Entfall der - vom Unionsrecht gar nicht vorgesehenen - Genehmigungspflicht für Dienstvorschriften könnte dabei helfen, kein „Sicherheitsfiasko“ entstehen zu lassen. Außer Streit steht, dass auch bei Entfall der Genehmigungspflicht die Eisenbahnunternehmen an die gesetzlichen Bestimmungen gebunden sind. Hinzu kommt die in § 214 festgelegte Aufsichtstätigkeit des BMK im Zusammenhang mit dem SMS.

ad § 21b Abs. 3 (Verpflichtende 72 Stunden Dienstfreistellung für Zeugen eines Unfalls mit Personenschaden)

Wir lehnen die gegenständliche Regelung aus nachstehenden Gründen ab:

- **Rechtsmaterie nicht passend**

Die Regelung ist rechtssystematisch fehl am Platz, da das EisbG den Betrieb von Eisenbahnen regelt und keine arbeitsrechtlichen Bestimmungen enthält. Der hier vorgesehene Regelungsinhalt betrifft eindeutig die Materie „Arbeitnehmerschutz“; folglich wäre inhaltlich das BMAFJ und nicht das BMK zuständig.

- **Kein Regelungsbedarf**

Die aktuelle Rechtslage sorgt für derartige Fälle bereits vor, d.h. eine Freistellung ist auch derzeit schon möglich. Ein Rechtsanspruch in diesem Zusammenhang würde ein Abgehen von der bisherigen Systematik der Prüfung der Arbeitsfähigkeit bedeuten.

- Gemäß § 6 ASchG dürfen Arbeitgeber nur Personen einsetzen, die in Bezug auf Sicherheit und Gesundheit geeignet sind.
- Diese Bestimmung wird durch die mit der Novelle 2019 eingefügten Regelung in § 24 Abs. 2a Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung (EisbAV) konkretisiert, wonach *„Arbeitnehmer/innen nach Zwischenfällen mit erhöhter arbeitsbedingter psychischer Fehlbeanspruchung erst wieder im Gefahrenraum der Gleise eingesetzt werden dürfen, sobald sie die ihnen übertragenen Aufgaben zuverlässig erfüllen können.“*
- Zudem findet sich eine entsprechende Regelung in § 13 Abs. 2 des Branchen-Kollektivvertrages (KV für die ArbeitnehmerInnen der österreichischen Eisenbahnunternehmen - KV-EU): *„Arbeitgeber/innen haben bei der Übertragung von Aufgaben an Arbeitnehmer/innen deren Eignung in Bezug auf Sicherheit und Gesundheit gemäß § 6 ASchG zu berücksichtigen, wobei nicht nur auf den physischen, sondern auch auf den psychischen Zustand von Arbeitnehmer/innen Rücksicht zu nehmen ist. Dies gilt insbesondere bei schweren Unfällen im Sinne des Unfalluntersuchungsgesetzes.“*

Der Eisenbahnbranche sind keine wissenschaftlichen Studien bekannt, die Maßnahmen einer pauschalen 72 Stunden-Freistellung für Mitarbeiter fordern. In den Erläuterungen wird als Beleg die „Internationale Klassifikation der Krankheiten und verwandter Gesundheitsprobleme (ICD 10)“ angeführt, die jedoch lediglich eine Beschreibung und Klassifikation von Gesundheitsproblemen vornimmt. Entscheidend ist vielmehr die individuelle Betreuung und Beurteilung jedes einzelnen Mitarbeiters betreffend seine Tauglichkeit für die konkrete Tätigkeit.

Durch die im Entwurf vorgeschlagene Vorgehensweise der pauschalen Freistellung entsteht eher die Gefahr eines rechtlich gedeckten Alleinlassens für 72 Stunden. Die Eisenbahnunternehmen sind sich bei Vorliegen kritischer Situationen ihrer Verantwortung gegenüber ihren Mitarbeitern und Fahrgästen durchaus bewusst und gewähren nach schweren Unfällen dem betroffenen Mitarbeiter jedenfalls die erforderliche Zeit und Unterstützung zur Verarbeitung eines derartigen Vorfalles.

- **Zu unbestimmte Regelung**

Die vorgesehene Regelung lässt aufgrund ihrer unbestimmten Formulierung Spielräume für unterschiedliche Interpretationen offen. Die Intention des Gesetzgebers sollte wohl sein, jene Mitarbeiter zu schützen, die im Zuge ihrer Tätigkeit in eine Lage geraten, die eine extreme psychische Belastungssituation auslösen kann. Der geplante Gesetzestext enthält jedoch mehrere unbestimmte Begriffe. Verletzt sich beispielsweise ein Fahrgast, indem er im Zug über eine Stufe oder auf der Rolltreppe einer U-Bahn-Station stolpert und sieht ein Betriebsbediensteter diesen Vorfall, wäre er nach der geplanten Regelung 72 Stunden vom Dienst freizustellen.

Wie wären zudem Hilfestellungen oder andere Maßnahmen von Mitarbeitern, die in Unfälle verwickelt sind, zu qualifizieren, wenn diese durchaus in der Lage - oder unter Umständen sogar verpflichtet - wären Erste Hilfe zu leisten oder sich an Notfallmaßnahmen, wie

Zugräumung, Sicherung der Unfallstelle usw. zu beteiligen. Eine Freistellung von jeglicher Arbeitsleistung ab dem Unfallzeitpunkt wäre somit gar nicht möglich.

- **Wettbewerbsnachteil**

Die geplante Regelung findet sich weder im Unionsrecht noch gibt es ähnliche Bestimmungen in anderen nationalen Branchenregelungen. Die entsprechenden Folgewirkungen wären nicht nur finanzieller Natur, es drohen hier für Eisenbahnunternehmen zum Teil unlösbare Probleme in der Personaldisposition, die zu kurzfristigen Zugaussfällen oder Verspätungen im Personen- und Güterverkehr führen könnten.

ad § 21c Abs. 1 Z 1 und 7 (Ausweitung der Verordnungsermächtigung)

Der Begutachtungsentwurf sieht eine Erweiterung der Verordnungsermächtigung in § 21c Abs. 1 Z 1 und 7 auf Bedienstete aller Eisenbahnunternehmen vor. Dies kann mit einer Ausweitung der Ausbildungsvorschriften der Haupt- und vernetzten Nebenbahnen (EisbEPV) auf Straßen-, U-Bahnen, Schmalspur- und Zahnradbahnen sowie Anschlussbahnen gleichgesetzt werden. Warum die EisbEPV nunmehr für alle Eisenbahnunternehmen gültig sein soll, ist nicht nachvollziehbar. Bisher wurden nicht-vernetzte Eisenbahnunternehmen ausgenommen, um den individuellen Anforderungen in der Ausbildung und gegebenenfalls einfacheren betrieblichen Verhältnissen Rechnung tragen zu können. Die geplanten Änderungen würden kostenintensive Ausbildungen und Genehmigungen von Schulungseinrichtungen zur Folge haben, da insb. die bisher nicht von § 21c Z 1 erfassten Bahnen über keine Ausbildungsstätten im Sinne der EisbEPV verfügen.

Aufgrund der unterschiedlichen Betriebsverhältnisse (Zugsicherungssysteme, Betriebsvorschriften usw.) der einzelnen Straßenbahnunternehmen und nicht-vernetzten Nebenbahnen sowie der überschaubaren Anzahl an betroffenen Unternehmen wäre eine allgemeine Regelung in Form einer Verordnung zudem nicht zweckmäßig. Der gemeinsame Nenner der Bestimmungen wäre so gering, dass weiterhin Ausnahmen bzw. allgemeine Anordnungen gem. § 21a EisbG notwendig sein würden.

ad § 30 (Eisenbahnaufsichtsorgan - EAO)

Wir bekräftigen den in den letzten Monaten bereits mehrfach vorgebrachten Änderungsvorschlag, die Regelung betreffend die Bestellung eines EAO in eine „Kann-Bestimmung“ zu ändern.

ad § 36 (Genehmigungsfreie Vorhaben)

Der Anwendungsbereich des § 36 für Schienenfahrzeuge, die auf Haupt- und vernetzten Nebenbahnen in Österreich verkehren, ist aus den nachstehenden Gründen unklar:

Fahrten mit noch nicht zugelassenen Schienenfahrzeugen:

Aufgrund des gegenständlichen Entwurfs dürfen gewisse Fahrten mit Schienenfahrzeugen ohne Vorliegen einer Bauartgenehmigung unter Leitung einer § 40-Person durchgeführt werden. In § 206 EisbG wird darauf verwiesen, dass ein Eisenbahnverkehrsunternehmen jedoch ein Schienenfahrzeug nur betreiben darf, wenn dem Fahrzeug eine Instandhaltungsstelle zugewiesen und das Fahrzeug registriert ist. Eine Registrierung setzt wiederum eine Zulassung voraus. Aufgrund dieses Widerspruchs ist unklar, ob Fahrten gem. § 36 EisbG auf österreichischer Infrastruktur nur mehr außerhalb von Haupt- oder vernetzten Nebenbahnen oder auch auf Haupt- oder vernetzten Nebenbahnen erlaubt sind. Hier ist im Sinne der Rechtssicherheit eine Klarstellung erforderlich.

Es sollte klar ableitbar sein, welche Regelungen für Mess- und Probefahrten auf Haupt- oder vernetzten Nebenbahnen mit nicht zugelassenen interoperablen Fahrzeugen gelten; entweder durch Ergänzung in § 36 oder durch entsprechende Regelung im 8. Hauptstück.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass Probe- und Messfahrten auf Haupt- oder vernetzten Nebenbahnen mittels § 40-Personen weiterhin sinnvoll sind, da diese Personen bei einem

Eisenbahnverkehrsunternehmen angestellt sind, wesentliche Vorkehrungen aus dem Sicherheitsmanagementsystem kennen und somit einen Beitrag zur Erfüllung der grundlegenden Anforderungen leisten.

§ 36 Abs. 1 Z 1:

Bei dieser Bestimmung gibt es unterschiedliche Interpretationsmöglichkeiten, weshalb eine Klarstellung wie folgt angeregt wird: Die Genehmigungspflicht sollte nur dann bestehen, wenn die Arbeiten mehr als geringfügig sind und es zudem zu einer Verbesserung der Gesamtleistung der Eisenbahn kommt.

§ 36 Abs. 1 Z 4 Genehmigungspflicht bei Abtragungen:

Laut den Erläuterungen verbirgt sich hinter dieser Bestimmung das Bestreben, die Klimaziele der Bundesregierung umzusetzen:

*„Um die Menschen zum Umstieg auf die Eisenbahn zu bewegen, ist eine Attraktivierung, vor allem eine Verdichtung des Angebots unumgänglich. Auf Nebenstrecken kann diese Verdichtung nur gelingen, wenn genügend **Kreuzungsmöglichkeiten** vorhanden sind. Derzeit werden durch Eisenbahnunternehmen im Zuge von Abtragungen jedoch **gerade Kreuzungsmöglichkeiten** und Güterumschlagseinrichtungen **massiv zurückgebaut**, wodurch die Erreichung der klima- und **umweltrelevanten Ziele konterkariert** wird.“*

Oberstes Ziel sollte grundsätzlich die Auflassung von Eisenbahnkreuzungen sein. Dies wird mit der geplanten Z 4 jedoch erschwert und geht zu Lasten der Sicherheit.

Weiters gibt es noch zahlreiche Eisenbahnkreuzungen (z.B. auf der schmalspurigen Muraltalbahn), die mit Pfeifsignalen gesichert sind. Der Rückbau dieser Kreuzungen trägt zur Entlastung der Anrainer und damit zur Verbesserung der Akzeptanz der Eisenbahn bei. Überdies gibt es für die Auflassung von Eisenbahnkreuzungen bereits einen Bescheid. Hier nochmals eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung von derselben Behörde einzuholen, stellt einen zusätzlichen Arbeitsaufwand für Unternehmen und Behörden dar.

Darüber hinaus sollte in § 36 eine Klarstellung erfolgen, welche genehmigungsfreien Vorhaben verbleiben, da beispielsweise durch die Bestimmungen des § 107 die Bestimmungen des § 36 zum Teil keine Anwendung mehr finden. Dasselbe wird bei Schienenfahrzeugen gelten, wenn diese in den Anwendungsbereich der TSI fallen und somit § 36 nicht mehr zum Tragen kommt.

Es wird außerdem angeregt, folgenden Anwendungsfall aufzunehmen:

„vereinzelt stattfindende Sonderfahrten für einen begrenzten Teilnehmerkreis mit musealen Schienenfahrzeugen in- und ausländischer Halter.“

ad § 41 (Ausländische Rechtsakte)

Es muss klar definiert sein, für welchen Bereich die Bestimmung gelten soll. Der Entwurf sieht vor, dass nach dem 16. Juni 2020 erteilte Genehmigungen für das Inverkehrbringen in Österreich nicht gleichzuhalten sind mit den Erfordernissen gem. EisbG. Unklar ist, ob damit ein Fahrzeug, das eine Genehmigung für das Inverkehrbringen besitzt und auf einer nicht funktional vernetzten Nebenbahn eingesetzt werden soll, in Österreich für diesen Einsatz zusätzlich eine Bauart- und Betriebsbewilligung beantragen muss.

ad § 47b (Bahnbenützende)

Die Regelungsinhalte der Abs. 1 bis 4 finden sich auch in der EisbSV wieder, weshalb diese Absätze gestrichen werden könnten; bei einer Streichung wäre § 47c entsprechend anzupassen.

Abs. 2 sollte jedenfalls gestrichen werden, da gerade bei Straßenbahnen und U-Bahnen Bedingungen vorliegen, die ein Aussteigen im Störfall außerhalb von Haltestellen/Stationen einfach und sicher ermöglichen (so gibt es beispielsweise im U-Bahn-Bereich überall

Fluchtwege), sodass ein Einschreiten eines EAO nicht notwendig ist. Anweisungen der Betriebsleitstelle an den Fahrer würden in den meisten Fällen ebenfalls ausreichen.

ad § 48 (Sicherung von sowie Verhalten bei Annäherung an und Übersetzen von schienengleichen Eisenbahnübergängen)

Abs. 5: Es bedarf einer Klarstellung im Gesetzestext, dass die Kosten einer behördlich zusätzlich und abweichend von § 50 Abs. 2 verfügten Anbringung von bildverarbeitenden technischen Einrichtungen zur Ahndung der Missachtung eines von einer Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage abgegebenen Rotlichtzeichens von dieser aus öffentlichen Mitteln oder vom Straßenhalter zu tragen sind. Eine Finanzierung aus Mitteln der Eisenbahnunternehmen halten wir für sachlich nicht rechtfertigbar. Wir schlagen daher folgende Einfügung vor:

„Abweichend von § 50 Abs. 1 kann die Behörde in ihrer Entscheidung gemäß Abs. 2 auch die Anbringung von bildverarbeitenden technischen Einrichtungen zur Ahndung der Missachtung eines von einer Eisenbahnkreuzungssicherungsanlage abgegebenen Rotlichtzeichens (§ 50 Abs. 1 Z 1) auf Kosten der Straßenerhalterin/aus öffentlichen Mitteln finanziert anordnen.“

ad § 48a (Bauliche Umgestaltung von Verkehrswegen, Auflassung schienengleicher Eisenbahnübergänge)

Es herrscht in der Eisenbahnbranche Konsens darüber, dass Auflassungen von Eisenbahnkreuzungen stärker forciert werden müssen. Wenn Eisenbahnkreuzungen verstärkt aufgelassen werden sollen, braucht es auch die gesetzlichen Rahmenbedingungen dazu.

Wir erlauben uns anzumerken, dass in § 48a Abs. 4 eine Verordnungsermächtigung vorgesehen ist. In § 48a Abs. 5 steht jedoch „...auf Grundlage der gemäß Abs. 3 zu erlassenden Verordnung“. Wir schlagen daher folgende Anpassung in Abs. 5 vor:

„... Kommt es zwischen Eisenbahnunternehmen und Wegeberechtigten nicht binnen sechs Monaten zu einer privatrechtlichen Vereinbarung, so hat auf Antrag einer der beiden Parteien die Behörde auf Grundlage der Kriterien gemäß Abs. 3 oder der allenfalls erlassenen Verordnung gemäß Abs. 4 ~~der gemäß Abs. 3 zu erlassenden Verordnung~~ und unter Anwendung der Bestimmungen des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes durch Bescheid zu entscheiden, wenn dies aus öffentlichen Verkehrsinteressen erforderlich ist.“

ad § 49 (Kostentragung)

Die Kostentragungsregeln und Kostenteilungsgrundsätze sollten grundsätzlich auch jede Erneuerung von Sicherungsanlagen (auch bei gleichbleibender Sicherungsart) umfassen.

Abs. 3: Es ist nicht nachvollziehbar, dass nicht-öffentliche Eisenbahnübergänge von der Kostentragungsregelung gänzlich ausgenommen sind. Auflassungen von nicht-öffentlichen Eisenbahnübergängen werden durch diese Bestimmung unmöglich gemacht bzw. verzögert. Niemand wird auf sein Recht verzichten, wenn es nichts kostet, auch wenn er den Übergang eigentlich nicht mehr braucht.

Abs. 4: Nach Abs. 1 Z 3 sollen bei der Auflassung einer Eisenbahnkreuzung die Kosten je zur Hälfte vom Eisenbahnunternehmen und dem Träger der Straßenbaulast getragen werden. Andererseits wird in Abs. 4 jedoch geregelt, dass die Kosten für die im Zusammenhang mit der Auflassung einer Eisenbahnkreuzung erforderlichen Abtragungen usw. zur Gänze vom Eisenbahnunternehmen zu tragen sind. Hier ergibt sich ein gewisser Widerspruch.

Darüber hinaus sollte die Breite der Abtragung eines Eisenbahnüberganges gemessen von der Gleismitte rechtlich festgelegt werden.

Abs. 5 und Abs. 6: Kostenteilungsmasse und Kostenteilungskriterien wurden genauer ausformuliert. Eine exakte Methodik wurde jedoch nicht vorgegeben. Es ist daher zu befürchten, dass weiterhin kostenintensive Verfahren geführt werden müssen.

Die Erneuerung der Anlagen nach Ablauf ihrer Lebensdauer ist derzeit nicht geregelt. § 49 Abs. 5 schafft hier nicht die notwendige Klarheit im Hinblick darauf, dass auch Reinvestitionsfälle nach Ablauf der technischen Nutzungsdauer einer bestehenden Sicherungsanlage kostentechnisch als neue Sicherung gelten, wie zuletzt im Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes zu RA 2019 2019/03/0161 vom 2. April 2020 determiniert. Dies wäre im Gesetzestext (allenfalls in den Erläuterungen) noch zu berücksichtigen.

Generell wäre die Festlegung einer öffentlichen Kostentragung sinnvoll für den Fall, dass keine Auflassung der Eisenbahnkreuzung möglich ist.

Weiters wäre eine Konkretisierung wünschenswert, ab wann die 6-Monatsfrist für ein Kostenteilungsverfahren läuft bzw. verjährt. Wir schlagen die Rechtskraft des Bescheides als fristauslösendes Ereignis sowie eine 3-Jahresfrist vor. Das „Einlangen einer Aufforderung zu einer abweichenden Kostentragung“ scheint uns wenig geeignet.

Nach Abs. 6 Z 3 sollen im Falle der Auflassung einer Eisenbahnkreuzung die Kosten der künftigen Erhaltung und Inbetriebhaltung der umgestalteten Anlagen in die Kostenaufteilungsmasse einbezogen werden. Dies ist für Begleitwege abzulehnen.

ad § 50 (Bildverarbeitende technische Einrichtungen)

Wir schlagen die Aufnahme einer Z 3 in Abs. 1 vor:

3. Missachtung des Vorschriftszeichens „Halt“.

ad § 59 (Schienennetz-Nutzungsbedingungen - SNNB)

Abs. 1: Die Aufnahme einer verpflichtenden Konsultation der Beteiligten im Rahmen der Erstellung der SNNB stellt eine Wiederholung der bereits in § 55g vorgesehenen Verpflichtung dar. Zudem sollte klargestellt werden, wer in den Kreis der „Beteiligten“ fällt, da dieser Begriff nicht definiert ist. Daher wird folgende Änderung des § 59 Abs. 1 angeregt:

„(1) Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat ~~nach Konsultation mit den Beteiligten~~ Schienennetz-Nutzungsbedingungen in deutscher Sprache und in einer anderen Amtssprache der Europäischen Union zu erstellen.“

Abs. 3: Die freie Zugänglichmachung der SNNB für jedermann ist aufgrund sicherheitsrelevanter Aspekte höchst kritisch. Bestimmte (den Fahrwegkapazitätsberechtigten nur passwortgeschützt zugängliche) Dokumente enthalten Unterlagen, wie z.B. Notfallpläne, welche bei freier Zugänglichkeit im Internet ein erhebliches Sicherheitsrisiko darstellen. Zudem handelt es sich bei der Passage „in für jedermann zugänglicher Weise“ um eine Übererfüllung der europarechtlichen Vorgaben ohne erkennbaren Mehrwert für den diskriminierungsfreien Zugang zum Schienenverkehrsmarkt.

§ 59 Abs. 3 sollte daher wie folgt angepasst werden:

„(3) Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat den Erwerb seiner Schienennetz-Nutzungsbedingungen ~~jedermann~~ gegen Bezahlung eines Entgelts, das nicht höher sein darf als die Kosten der Veröffentlichung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen, zu ermöglichen. Überdies hat es die Schienennetz-Nutzungsbedingungen unentgeltlich in elektronischer Form auf seiner Internetseite ~~in für jedermann zugänglicher Weise~~ bereitzustellen und über ein gemeinsames Internetportal, das von Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Rahmen ihrer Zusammenarbeit einzurichten ist, zugänglich zu machen.“

Abs. 4: Weiters haben die SNNB gem. § 59 Abs. 4 Z 1 einen Abschnitt über die Art der Eisenbahninfrastruktur zu enthalten, der den Zugangsberechtigten zu Verfügung steht. Die dann folgenden lit. a und b sind eine Übererfüllung der europarechtlichen Vorgaben. Zudem sind die Angaben zur Eisenbahninfrastruktur künftig im Eisenbahninfrastrukturregister (RINF) enthalten. Es wird daher folgende Änderung vorgeschlagen:

„(4) ..., in der diese Informationen unentgeltlich in elektronischer Form ~~in für jedermann zugänglicher Weise~~ veröffentlicht sind. In den Schienennetz-Nutzungsbedingungen haben insbesondere enthalten zu sein:

1. ein Abschnitt, der die Art der Eisenbahninfrastruktur, die den Zugangsberechtigten zur Verfügung steht, und Zugangsbedingungen angibt, wobei diese Angaben auf Jahresbasis mit dem veröffentlichten Eisenbahninfrastrukturregister im Einklang zu stehen oder auf dieses zu verweisen haben; ~~insbesondere hat dieser Abschnitt zu enthalten:~~

a) ~~die technische Beschreibung und betrieblichen Bedingungen für den Zugang zu den einzelnen Strecken, Streckenteilen oder sonstigen Abschnitten der Eisenbahninfrastruktur;~~
b) ~~die nicht schon in Rechtsvorschriften vorgegebenen, in betrieblichen Vorschriften des Eisenbahninfrastrukturunternehmens enthaltenen Anforderungen, deren Einhaltung für die und bei der Ausübung des Zugangs vorgeschrieben werden soll;“~~

Abs. 8 iVm Abs. 2: Die SNNB werden vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen spätestens zu dem in § 59 Abs. 8 genannten Zeitpunkt veröffentlicht. Die im Vergleich zur vorangegangenen Netzfahrplanperiode durchgeführten Änderungen sind in diesen zu veröffentlichenden SNNB bereits enthalten. Eine gesonderte Anführung der Änderungen in § 59 Abs. 8 ist daher nicht erforderlich.

Es wird angeregt, § 59 Abs. 8 stärker an den Wortlaut von Art 27 Abs. 4 der RL 2012/34/EU anzulehnen und daher die Wortfolge „sowie deren Änderungen“ zu streichen. Zur Klarstellung könnte darüber hinaus angeführt werden, dass sich die in § 59 Abs. 2 genannte Verpflichtung zur Änderung auf die veröffentlichten SNNB bezieht:

„(2) Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat seine veröffentlichten Schienennetz-Nutzungsbedingungen auf dem neuesten Stand zu halten, bei Bedarf zu ändern und gegenüber jedem Fahrwegkapazitätsberechtigten in gleicher Weise anzuwenden. (...)“

(8) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben die Schienennetz-Nutzungsbedingungen ~~sowie deren Änderungen~~ mindestens vier Monate vor Ablauf der Frist (§ 65 Abs. 4) für die Einbringung von Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität unentgeltlich in elektronischer Form auf ihrer Internetseite ~~in für jedermann zugänglicher Weise~~ zu veröffentlichen und der Schienen-Control Kommission innerhalb eines Monats ab Erstellung oder Änderung derselben vorzulegen.“

§ 67b Abs. 5 (Umweltbezogene Auswirkungen des Zugbetriebes)

Abs. 5 normiert eine Verordnungsermächtigung, die aus Sicht der Eisenbahnunternehmen zu unbestimmt ist.

ad § 75c (Zugang zu Schulungseinrichtungen)

Die Bestimmung ist dahingehend zu ergänzen, dass nicht nur Eisenbahnverkehrsunternehmen unter Ausschluss jeglicher Diskriminierung Zugang zu Schulungseinrichtungen für die Schulung ihrer Eisenbahnbediensteten erhalten, sondern auch Eisenbahninfrastrukturunternehmen (siehe Art. 13 Sicherheits-RL).

ad § 75d (Ausbildung und Qualifikation)

Es wäre zu prüfen, ob die gegenständlichen Inhalte sich nicht schon in der Eisenbahn-Eignungs- und Prüfungsverordnung (EisbEPV) wiederfinden bzw. inhaltlich besser dort zu ergänzen wären. Damit könnten die gegenständlichen Regelungen im EisbG entfallen.

Wie in § 75c wäre auch hier in den Abs. 2 und 3 das *Eisenbahninfrastrukturunternehmen* zu ergänzen, da andernfalls diese Regelung beispielsweise für Fahrdienstleiter nicht gelten würde.

Abs. 3: Dieser Passus ist für EVU und EIU nicht umsetzbar, weil z.B. Zeugnisse nach der EisbEPV (als „Dokument der Qualifikation“) nicht vom jeweiligen Arbeitgeber (EVU/EIU), sondern von den die Prüfung abnehmenden sachverständigen Prüfern „verwaltet“ werden. Es

sollte klargestellt werden, dass der Zugang zu allen Dokumenten während eines aufrechten Dienstverhältnisses jederzeit, jedoch längstens bis zur Beendigung des Dienstverhältnisses, möglich ist.

Abs. 4: Dieser Absatz ist mit gleichem Sinngehalt bereits in § 129 EiseBBV und in § 2 EiseBPV geregelt. Eine zusätzliche Festschreibung scheint nicht erforderlich.

Wir schlagen vor, in den Abs. 2 bis 4 sowie in § 186 Abs. 1 Z 5 die Begriffe „*Triebfahrzeugführern, Zugbegleitern und sonstigem mit sicherheitskritischen betrauten Personal*“ durch Betriebsbedienstete zu ersetzen. Dies vor allem deshalb, weil zum einen der Begriff „sicherheitskritisch“ bedeuten würde, dass ein Einzelfehlverhalten direkt und ohne weitere hinzuwirkende Komponente zu einem negativen Ereignis führt (besser wäre „sicherheitsrelevant“) und zum anderen einheitliche und klare Begriffe letztendlich mehr Rechtssicherheit bringen.

ad § 86 (8. Teil - Geltungsbereich) und ad § 184 (11. Teil - Geltungsbereich)

Erfreulicherweise wurde erkannt, dass weitere Ausnahmen unumgänglich sind, um zum einen das derzeit bestehende Bahnsystem in gewohnter Weise fortsetzen zu können und zum anderen die in Österreich bereits geplanten bzw. in Umsetzung befindlichen Bahnvorhaben abzuwickeln.

Die nun vom Gesetzgeber gewählten Formulierungen in § 86 Abs. 2 Z 3 und 4 decken einen Teil der in Österreich eingesetzten Stadtbahnfahrzeuge ab, aber leider noch nicht alle. Wir schlagen daher vor entweder

- die Ausnahmebestimmungen der IOP-RL gem. Artikel 1 Abs. 3 lit. b sowie Artikel 1 Abs. 4 lit. c und d zu übernehmen oder zumindest
- die Ziffern 3 und 4 wie folgt abzuändern:
„3. vernetzte Nebenbahnen, auf denen überwiegend Eisenbahnpersonenverkehrsdienste im Stadt- und Vororteverkehr mit Schienenfahrzeugen erbracht werden, die einen Kollisionssicherheitswert der Kategorie C-III oder C-IV (gemäß EN 15227:2011) und eine Fahrzeugfestigkeit von höchstens 800 kN (Längsdruckkraft im Kupplungsbereich) aufweisen;
4. Schienenfahrzeuge, die einen Kollisionssicherheitswert der Kategorie C-III oder C-IV (gemäß EN 15227:2011) und eine Fahrzeugfestigkeit von höchstens 800 kN (Längsdruckkraft im Kupplungsbereich) aufweisen.“

Diese Ausführungen gelten sinngemäß für die Ausnahmeregelungen in § 184 Abs. 2 Z 3 und 4.

ad § 93 (Bereitstellung von Daten)

Wir ersuchen im Sinne von Art 5 Abs. 3 RL 2016/797 um folgende Ergänzung im letzten Halbsatz:

„Die Eisenbahnunternehmen haben derartige, verfügbare Daten der Bundesministerin/dem Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie gegebenenfalls zur Verfügung zu stellen.“

ad § 95 (Inverkehrbringen von Interoperabilitätskomponenten)

Wir regen an, die Begriffserklärung aus der RL 2016/797 zum „Inverkehrbringen“ anzuführen:

„Inverkehrbringen bedeutet die erstmalige Bereitstellung einer Interoperabilitätskomponente, eines Teilsystems oder eines Fahrzeugs in nominaler Betriebsbereitschaft auf dem Unionsmarkt.“

ad § 99 Abs. 3 (Begriffsbestimmung „Nationale Vorschrift“)

Wir verweisen auf die entsprechende unionsrechtliche Definition gem. Art 2 Z 30 RL (EU) 2016/797, die wie folgt lautet:

„‘nationale Vorschriften‘ alle in einem Mitgliedstaat erlassenen verbindlichen Vorschriften - unabhängig davon, welche Stelle diese Vorschriften erlässt - in denen die die Eisenbahnsicherheit betreffenden oder technischen Anforderungen - mit Ausnahme der durch Unions- oder internationale Vorschriften festgelegten Anforderungen - enthalten sind, die in dem betreffenden Mitgliedstaat für Eisenbahnunternehmen, Infrastrukturbetreiber oder Dritte gelten;“

Die in Art 2 Z 30 RL (EU) 2016/797 angeführte Einschränkung der nationalen Vorschriften „mit Ausnahme der durch Unions- oder internationale Vorschriften festgelegten Anforderungen“ sollte in die Textierung des § 99 Abs. 3 aufgenommen werden. Auch merken wir an, dass der Entwurf des § 99 Abs. 3 verbindliche Vorschriften, „in denen die (...) technischen Anforderungen (...) enthalten sind“, noch nicht explizit erwähnt. Für eine unionsrechtskonforme Umsetzung der Richtlinienbestimmung halten wir die Erwähnung für erforderlich.

Zudem wäre eine Veröffentlichung der gegenüber der Europäischen Kommission notifizierten nationalen Vorschriften im Internet sinnvoll. Eine entsprechende Regelung sollte im EisbG aufgenommen werden.

ad § 101 Abs. 1 Z 3 (Nichtanwendbarkeit der TSI)

Art. 7 der IOP-RL erlaubt es den Mitgliedstaaten, in bestimmten Fällen von der Anwendung bestimmter TSI abzusehen. Im Gesetzestext oder zumindest in den Erläuterungen sollte klargestellt werden, dass diese *bestimmten Vorhaben* bei den Ausnahmen sich auch auf Eisenbahnstrecken in ihrer Gesamtheit beziehen können. Andernfalls wären unter Umständen mehrere Ausnahmeanträge - je nachdem wie viele Teilsysteme betroffen wären - zu stellen.

Es ist nicht klar, ob es im Ereignisfall „Unfall“ oder „Naturkatastrophe“ für die Erklärung der Nichtanwendung der TSI einer Antragstellung beim BMK bedarf. Wir schlagen daher vor, in den Erläuterungen klarzustellen, dass die gewählte Formulierung ausreichend Grundlage für die Entscheidung im Einzelfall gibt, ob Maßnahmen, die über die schlichte Wiederherstellung des Vorzustandes hinausgehen, einer Entscheidung zur (Nicht-)Anwendbarkeit von TSI bedürfen.

ad §§ 104 ff (Inbetriebnahme ortsfester technischer Einrichtungen)

Es wäre grundsätzlich wünschenswert, die Genehmigungsschritte Betriebsbewilligung gem. § 34 und Genehmigung der Inbetriebnahme gem. § 104 zusammenzuführen.

Zukünftig ist von drei Genehmigungsschritten auszugehen (neu ist jetzt § 107 bezüglich der Entscheidung über eine Genehmigungspflicht bei Erneuerung oder Aufrüstung). In § 34a besteht derzeit die Möglichkeit der Verbindung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung mit der Inbetriebnahme gemäß § 34 (Betriebsbewilligung). Für die neuen Bestimmungen § 104 bzw. § 107 besteht diese Möglichkeit nicht, wobei allerdings sowohl § 34 idgF als auch die §§ 104 und § 107 des Entwurfs von einer „Genehmigung für die Inbetriebnahme“ sprechen. Wünschenswert wäre daher eine Zusammenführung und die Möglichkeit einer Verbindung dieser einzelnen Genehmigungsverfahren. § 105 EisbG idgF stellt diese Verbindung her; im gegenständlichen Gesetzesentwurf sehen wir diese Verbindung noch nicht ausreichend verankert.

ad § 105a (Neue Bestimmung zur zeitlich befristeten Betriebsaussetzung zu Erprobungszwecken)

Für den Verkehr bzw. Betrieb auf öffentlichen Eisenbahnen werden im EisbG sowie in der Sekundärlegistik zum EisbG entsprechende Anforderungen bzw. Verpflichtungen normiert. Das EisbG differenziert hinsichtlich dieser Verpflichtungen jedoch nicht, welcher Verkehr bzw. Betrieb auf der öffentlichen Eisenbahn stattfindet. So gibt es beispielweise für einen Probetrieb für die Schieneninfrastruktur keine geringeren Anforderungen. Dies auch nicht dann, wenn auf der aufrechten Strecke zu der Zeit, auf der der Probetrieb durchgeführt

werden soll, kein sonstiger Verkehr stattfindet. Damit ein Probetrieb effizient gestaltet werden kann, wäre eine entsprechende Ausnahme hierfür wünschenswert.

Auf Basis der geltenden Rechtslage kann ein effizienter Probetrieb auch nicht außerhalb der Öffnungszeiten der Strecke durchgeführt werden, da außerhalb der Betriebszeiten kein Verkehr zulässig ist. Daher schlagen wir die Einführung einer Bestimmung für eine zeitlich befristete Betriebsaussetzung zu Erprobungszwecken vor:

„§ 105a. (1) Zur zeitlich befristeten Erprobung von Eisenbahnanlagen, nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen und Schienenfahrzeugen hat die Behörde auf Antrag zeitliche Einschränkungen, in denen der Betrieb einer öffentlichen Eisenbahn oder eines Streckenteiles einer öffentlichen Eisenbahn ausgesetzt ist, zu bewilligen. Während dieser zeitlich befristeten Betriebsaussetzung zur Erprobung gelten nicht die Bestimmungen für den aufrechten Eisenbahnbetrieb. Antragsberechtigt ist jenes Eisenbahninfrastrukturunternehmen bzw. jenes integrierte Eisenbahnunternehmen, welches die von der Betriebsaussetzung betroffene Eisenbahn bzw. den von der Betriebsaussetzung betroffenen Streckenteil betreibt.

(2) Im Antrag auf Bewilligung einer Betriebsaussetzung sind Ausmaß und zeitliche Lage der Betriebsaussetzung darzulegen. Zudem sind auch die Vorkehrungen anzuzeigen, die einerseits aus Sicherheitsgründen während der Betriebsaussetzung notwendig sind und die andererseits die Wiederaufnahme des Betriebes gewährleisten sollen. Falls aus diesen Gründen weitere Vorkehrungen notwendig sind, hat sie die Behörde bei einer Betriebsaussetzung anzuordnen.

(3) Die Betriebsaussetzung ist auf höchstens [fünf] Jahre befristet zu bewilligen. Im Falle einer Hauptbahn oder einer vernetzten Nebenbahn oder von Streckenteilen solcher Eisenbahnen ist die Bewilligung zu erteilen, wenn sich bei der Netzfahrplanerstellung gemäß § 65 herausstellte, dass Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität nicht oder nur für ein geringfügiges Ausmaß vorliegen.“

Weiters fehlt aus unserer Sicht eine Regelung zu den Prüf- und Erprobungsfahrten für Zulassungsfahrten und den Test von Fahrzeugen auf den Bestandstrecken. Solche Fahrten und Tests sollen auch mit der bevorstehenden Novelle weiterhin möglich sein.

ad § 107 (Entscheidung über eine Genehmigungspflicht bei Erneuerung oder Aufrüstung)

Abs. 1: Die verpflichtende Beilage eines vollen Dossiers gem. § 104 Abs. 2 zum bloßen Antrag auf Entscheidung, ob eine neue Inbetriebnahme-Genehmigung notwendig ist, führt zu einem übermäßigen Aufwand, der vermieden werden sollte. Wir regen daher folgende Formulierung an:

„Dem Antrag ist eine knappe Beschreibung der beabsichtigten Maßnahmen zur Erneuerung/Aufrüstung, der damit verfolgten Änderungen im Anlagenbestand und der sich daraus ergebenden betrieblichen Auswirkungen beizuschließen.“

Abs. 4: Der Entwurf sieht keine Rechtsfolgen im Falle einer Fristversäumnis durch die Behörde vor. Wir empfehlen daher, Abs. 4 durch folgenden letzten Satz zu ergänzen:

„[...] Ergeht innerhalb der Frist keine Entscheidung, besteht für das gem. Abs. 1 beschriebene und beantragte Vorhaben keine Inbetriebnahmegenehmigungspflicht.“

ad § 108 Abs. 1 und § 242 Abs. 6 (Harmonisierte Einführung ERTMS)

Für die Umsetzung des ETCS-Migrationsplanes ist Art 55 Abs. 3 RL (EU) 2016/797 besonders relevant und entsprechend national zu regeln, ebenso die zugehörige „Genehmigung zur Inbetriebnahme“.

Im Hinblick auf Art 55 Abs. 3 IOP-RL (EU) 2016/797 ist es zweckmäßig, dass für derzeit laufende Ausschreibungen und Vergaben eine angemessene Übergangsfrist eingeräumt wird. Da die Richtlinie (EU) 2020/700 vom 25.5.2020 den Mitgliedstaaten die Möglichkeit einräumt, die Umsetzungsfrist für die hier gegenständlichen legislativen Maßnahmen bis zum 31.10.2020

zu verlängern, würden wir es als zweckmäßig erachten, dieses Datum als Ende der Übergangsfrist vorzusehen. Alternativ dazu wäre denkbar, dass für bereits rechtskräftig baugenehmigte Vorhaben, deren Inhalt auch Maßnahmen iSd § 108 bilden, eine Verpflichtung zur Antragstellung bei der ERA entfällt.

ad § 110 (Genehmigung für das Inverkehrbringen, Fahrzeugtypgenehmigung)

§ 110 regelt unter anderem die Erforderlichkeit einer Genehmigung für das Inverkehrbringen, bevor ein EVU ein Schienenfahrzeug einsetzt. Es stellen sich diesbezüglich folgende Fragen: Gilt §110 somit nur für Fahrzeuge, die in den Anwendungsbereich des 8. Teiles fallen bzw. gilt § 110 somit nicht für Bestandsfahrzeuge mit einer Inbetriebnahmegenehmigung vor 16.06.2020? Was gilt, wenn Eisenbahninfrastrukturunternehmen ein Schienenfahrzeug einsetzen?

ad § 112 Z 2 (Prüfung vor Nutzung eines genehmigten Schienenfahrzeuges)

Es bedarf noch einer Klarstellung hinsichtlich jener Fahrzeuge, die vor dem 16.06.2020 eine Inbetriebnahmegenehmigung erhalten haben und somit über keine Genehmigung für das Inverkehrbringen (diese wird erst ab 16.06.2020 ausgestellt) besitzen.

ad § 113 (Nichterfüllung grundlegender Anforderungen)

Diese Bestimmung ist äußerst unbestimmt und daher dringend zu konkretisieren. Zum einen ist hinsichtlich der Meldepflicht seitens des Eisenbahnverkehrsunternehmens nicht ganz klar, wann diese Meldepflicht konkret einsetzt. Zum anderen besteht im Rahmen dieser Verpflichtung Konkretisierungsbedarf, woraus sich diese Verpflichtung überhaupt ableitet. Es findet sich im Gesetzestext diesbezüglich keine Anmerkung. Es ist daher erforderlich, die „grundlegenden Anforderungen“ auf die hier Bezug genommen wird, zu definieren. Es ist anzunehmen, dass es sich bei diesen Anforderungen um jene des Anhang III der Interoperabilitätsrichtlinie handelt.

Abs. 2, 5 und 6: Die Verständigung in Abs. 2 bezüglich eines trotz Vorliegens einer Genehmigung zum Inverkehrbringen die grundlegenden Anforderungen nicht erfüllenden Schienenfahrzeuges an den Betreiber des betreffenden Fahrzeuges scheint - nicht nur, aber besonders im Güterverkehr - nicht zielführend. Der Betreiber wechselt oftmals. Zweckmäßiger wäre die Verständigung des Fahrzeughalters. Dasselbe gilt für die Regelungen in Abs. 5 und 6, welche ebenfalls den Fahrzeughalter treffen sollten.

ad § 114 (Registrierung von Schienenfahrzeugen)

Abs. 1: Wir schlagen folgende Adaptierung des letzten Satzes vor:

„Weiters hat der Halter für die Rücknahme der Eintragung eines Schienenfahrzeuges aus dem europäischen Fahrzeugeinstellungsregister zu sorgen, wenn das Schienenfahrzeug dauernd außer Betrieb genommen ~~oder abgewrackt~~ wird.“

Der Begriff „abgewrackt“ ist bereits von der Formulierung „dauernd außer Betrieb genommen“ umfasst. Zudem ist der Begriff im Zusammenhang mit Schienenfahrzeugen nicht gebräuchlich.

Abs. 2: Als Halter wird definiert, wer als Eigentümer oder Verfügungsberechtigter ein Schienenfahrzeug als Beförderungsmittel nutzt. Das würde wiederum bedeuten, dass ein Halter auch immer ein Eisenbahnverkehrsunternehmen sein muss. Dies würde jedoch dem gängigen Verständnis, insbesondere im Güterverkehr, widersprechen.

ad § 125 iVm § 126 (9. Teil - Triebfahrzeugführer - Anwendungsbereich)

Die bisherige Regelung in § 126 Abs. 3 erweiterte die Zulässigkeit der Fahrberechtigung für TEN-Strecken auf das ganze vernetzte Bahnnetz für Streckentriebfahrzeuge. Eine zusätzliche und damit doppelte Ausbildung und Prüfung nach der nationalen Triebfahrzeugführer-Verordnung (TF-VO) konnte/sollte damit vermieden werden. Außerhalb des TEN-Netzes hat bisher eine Fahrberechtigung nach der nationalen TF-VO gereicht.

Die notwendigen und sachgerechten Ausnahmen in Abs. 3 entsprechend der Triebfahrzeugführer-Richtlinie 2007/59/EG sehen wir grundsätzlich positiv. Unseres Erachtens sollte hier jedoch noch eine Z 3 gem. Artikel 2 Abs. 3 lit. d der Triebfahrzeugführerrichtlinie 2007/59/EG ergänzt werden:

„3. auf Streckenabschnitten, die für Instandhaltungs-, Erneuerungs- oder Modernisierungsarbeiten für den normalen Verkehr vorübergehend gesperrt sind.“

Bei einer umfassenden Triebfahrzeugführerausbildung nach dem EisbG sollte der Triebfahrzeugführer auf dem gesamten vernetzten Bahnnetz fahren dürfen, womit eine weitere Prüfung nach der nationalen Triebfahrzeugführerverordnung 1999 (TF-VO) entbehrlich wäre.

Zudem ist die Aufnahme einer Ausnahmeregelung zur Bestimmung, nach welcher der sachverständige Prüfer an der Ausbildung nicht beteiligt sein darf, notwendig. Auf vielen vernetzten Nebenbahnstrecken ist der Pool an Lehrkräften und Prüfern nicht groß genug. Jedenfalls wären hier entsprechende Übergangsbestimmungen erforderlich.

ad § 129 (Voraussetzungen - Fahrerlaubnis)

Eine Herabsetzung des Mindestalters für Triebfahrzeugführer im nationalen Verkehr auf 18 Jahre wäre sinnvoll, um Lehrlingen Karrierepfade und Möglichkeiten zur Weiterentwicklung zu bieten.

In der Praxis zeigt sich, dass viele Jugendliche den Wunsch haben, die Lokführerausbildung zu absolvieren. Die große Hürde ist jedoch, dass die Jugendlichen im Anschluss an ihre Lehrabschlussprüfung nicht unmittelbar in die Triebfahrzeugführer-Ausbildung einsteigen können, da sie das erforderliche Eintrittsalter noch nicht erreicht haben. Davon besonders betroffen sind weibliche Nachwuchskräfte, da sie kein Bundesheer/keinen Zivildienst absolvieren müssen. Leider bewerben sich nur wenige ursprünglich Interessierte nach Erreichen des Mindestalters für die Triebfahrzeugführer-Ausbildung.

Mit der Herabsetzung des Mindestalters sollte auch die Harmonisierung der entsprechenden Altersbestimmungen in den jeweiligen Rechtsvorschriften (TF-VO, StrabVO und EisbG) einhergehen.

ad § 142 (Voraussetzungen für die Ausstellung einer Bescheinigung)

Es fehlt eine Klarstellung im Gesetz, welches Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) für die Ausstellung einer Triebfahrzeugführer-Bescheinigung verantwortlich ist. Einer Ausstellung der Triebfahrzeugführer-Bescheinigung durch den Dienstgeber des Triebfahrzeugführers wäre der Vorzug zu geben. Weiters sollte die Möglichkeit geschaffen werden, die Zusatzbescheinigungen anderer EVU anzuerkennen.

ad § 152 (Triebfahrzeugführer - Schulungseinrichtung)

Laut Erläuterungen sollen im Sinne des Beschlusses 765/2011/EU die Genehmigungsvoraussetzungen für Schulungseinrichtungen näher spezifiziert werden.

Diese Bestimmungen sind auf spezielle Schulungseinrichtungen in Österreich zugeschnitten, die nicht Teil eines Sicherheitsmanagementsystems eines Eisenbahnunternehmens sind. Die neuen Bestimmungen sollten daher nur für jenen Fall zur Anwendung kommen, dass kein genehmigtes Sicherheitsmanagementsystem vorliegt.

Wir ersuchen um Berücksichtigung im Gesetzestext, dass eine „aufrechte Sicherheitsbescheinigung“ den Nachweis des geeigneten Umfelds ersetzt.

Abs. 2 lit. b: Hier wird von „Unterbringung“ gesprochen. Wir gehen davon aus, dass hierbei nicht die Übernachtungsräumlichkeiten für das Personal gemeint sind, sondern die Räumlichkeiten der Schulungseinrichtung. Es wird vorgeschlagen, hier das Wort „Räumlichkeiten“ zu verwenden. Es ist anzumerken, dass nicht alle Schulungseinrichtungen über Übernachtungsräumlichkeiten verfügen.

Abs. 2 lit. c: Die Tätigkeit als Triebfahrzeugführer in eigener Verantwortung im Ausmaß von 1.500 Std ausgeübt zu haben, erscheint jedenfalls als ausreichend, um schon vorhandene theoretische Kenntnisse beim Auszubildenden zu vertiefen und zu festigen. Auch ist das Erfordernis einer konkreten Stundenleistung (Dienstschichten) als Nachweis einer entsprechenden praktischen Erfahrung ebenso geeignet, wie die Angabe einer dreijährigen Fahrpraxis. Auch Schulungspersonal in einer Triebfahrzeugführer-Schulungseinrichtung, das Inhaber einer Fahrerlaubnis und entsprechenden Bescheinigung ist, soll jedenfalls die praktische Ausbildung durchführen dürfen.

Die Anforderungen an das Schulungspersonal für die praktische Ausbildung sind zum Teil nicht zweckdienlich. Die Ausbildung an der Technik des Fahrzeuges durch Techniker wäre nur in Anwesenheit eines bescheinigten Triebfahrzeugführers möglich. Die Bestimmung ist auf den Erwerb der Praxis durch Fahrten einzugrenzen.

Anstelle des Begriffs „Triebfahrzeugführererlaubnis“ wäre aus unserer Sicht der Begriff „Fahrerlaubnis“ passender.

Abs. 2 lit. f: Hier sollte anstelle des Begriffs „Adäquatheit“ der Begriff „Adäquanz“ oder „Angemessenheit“ verwendet werden.

Abs. 2 lit. h: Regelwerke sind nicht nur vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen, sondern auch von Eisenbahnverkehrsunternehmen bereitzustellen. Daher ersuchen wir den Begriff „Infrastrukturbetreiber“ durch den Überbegriff „Eisenbahnunternehmen“ zu ersetzen.

ad § 186 (Erlassung nationaler Sicherheitsvorschriften)

Die Erlassung nationaler Sicherheitsvorschriften soll nur mehr in Ausnahmefällen zulässig sein. In Österreich werden viele Anordnungen, die die Sicherheit des Betriebs der Eisenbahn berühren, auf Ebene von Dienstvorschriften von den Unternehmen geregelt. Eine einheitliche nationale Regelung fehlt. Wir ersuchen um Klarstellung, in welchem Verhältnis die allgemeinen Anordnungen gem. § 21a EISG zu den nationalen Sicherheitsvorschriften stehen.

ad § 187 (Einführung eines Sicherheitsmanagementsystems - SMS)

Wir regen an im Gesetzestext oder in den Erläuterungen festzuhalten, dass es bei freiwilliger Einführung eines SMS ausreichend ist, wenn die in Verordnungen nach § 19 festgelegten grundlegenden Anforderungen erfüllt sind.

ad § 189 (Inhalt des Sicherheitsmanagementsystems)

Abs. 4 enthält eine Verpflichtung zur Koordinierung des EIU mit allen EVU, die das Netz nutzen. Derzeit werden die Notfallverfahren durch eine Dienstvorschrift (allgemeine Anordnung) den EVU vom EIU vorgegeben. Wir ersuchen, in den Erläuterungen darzulegen, wie dieser Widerspruch gelöst werden soll bzw. wie die seitens der Behörde hier vorgesehene Vorgangsweise in der Praxis aussehen soll.

ad § 190 (Grundelemente des Sicherheitsmanagementsystems)

Abs. 1 Z 9: die Bereitstellung von Einsatz-, Alarm- und Informationsplänen in Absprache mit den zuständigen Behörden;

Wir ersuchen um Klarstellung, in welcher Form diese Abstimmung stattfinden soll.

ad § 191 (Hilfe für Unfallopfer)

Die Verpflichtung zur Hilfeleistung sollte Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastruktur-Unternehmen gleichermaßen treffen, sofern ein entsprechendes Verschulden vorliegt. Eine Einschränkung auf Eisenbahnverkehrsunternehmen scheint nicht sachgerecht. Weiters ist der Opfer-Begriff äußerst dehnbar. So kann z.B. nicht ausgeschlossen werden, dass auch jene Unfallbeteiligten als berechtigte „Opfer“ im Sinne dieser Gesetzesstelle qualifiziert werden, die den Unfall und somit die Verletzung selbst herbeigeführt haben. Dies sollte ausgeschlossen werden.

ad §§ 193ff (Einheitliche Sicherheitsbescheinigung)

Aus den vorliegenden Bestimmungen geht noch nicht klar genug hervor, in welchen Fällen konkret die Europäische Eisenbahngagentur (ERA) zuständig ist. Zudem fehlen Übergangsbestimmungen.

Die Sicherheits-RL räumt den Eisenbahnunternehmen Beschwerdemöglichkeiten bzw. Möglichkeiten zur gerichtlichen Überprüfbarkeit von Entscheidungen der ERA oder der nationalen Sicherheitsbehörde ein; entsprechende Bestimmungen dazu fehlen im Entwurf.

Bei Infrastrukturunternehmen ist auch eine Zertifizierung des SMS durch externe Unternehmen im Verfahren zur Erlangung einer Sicherheitsgenehmigung möglich. Zur Vereinfachung der Verfahren sowie im Hinblick auf integrierte Unternehmen, sollte den Verkehrsunternehmen auch weiterhin die Möglichkeit gegeben werden, eine Zertifizierung zu erlangen und diese im Rahmen des Verfahrens zur Erlangung der Sicherheitsbescheinigung zu verwenden.

ad § 194 Abs. 5 (Ausstellung, Aktualisierung und Erneuerung)

Es wird darum ersucht, den Begriff „geographischer Tätigkeitsbereich“ zu konkretisieren.

ad §194 Abs. 7

Anstelle von „Sicherheitsgenehmigung“ ist wohl die „Sicherheitsbescheinigung“ gemeint.

ad § 198 (Antrag - Sicherheitsgenehmigung)

Wir gehen davon aus, dass das Sicherheitsmanagementsystem im Verfahren zur Erteilung der Sicherheitsbescheinigung/Sicherheitsgenehmigung von der Behörde genehmigt wird und es keine weitere Zertifizierung mehr bedarf.

Da es sich in der Praxis bewährt hat sowie in Hinblick auf integrierte Unternehmen, sollte den Verkehrsunternehmen weiterhin die Möglichkeit gegeben werden, eine Zertifizierung zu erlangen und diese im Rahmen des Verfahrens zur Sicherheitsbescheinigung zu verwenden.

ad § 206 (Zuweisung einer für die Instandhaltung zuständigen Stelle)

Ein Schienenfahrzeug darf nur dann auf einer Eisenbahn betrieben werden, wenn ihm eine für dessen Instandhaltung zuständige Stelle zugewiesen ist und diese im europäischen Fahrzeugregister für dieses Schienenfahrzeug registriert ist. Dies raubt die Möglichkeit, Aufträge flexibel annehmen zu können (z.B. Güterwagenreparatur für diverse in- und ausländische Halter).

Sollte diese Formulierung nur für die präventive Instandhaltung gelten, ersuchen wir um entsprechende Klarstellung in den Erläuterungen.

Korrektive Instandhaltung muss weiterhin in Abstimmung mit dem Halter unkompliziert möglich sein (auch Schweißreparaturen, Radsatztausch, Bremsreparaturen etc.), ohne vorher als zuständige Stelle eine Registrierung für dieses Schienenfahrzeug machen zu müssen.

Falls eine ECM-Zertifizierung grundsätzlich ausreichend ist und damit alle Fahrzeugkategorien abgedeckt sind, die im Zertifikat genannt werden, ersuchen wir darum, dies in den Erläuterungen klarzustellen.

Zu § 206 stellt sich zudem die Frage, ob von § 40-Personen begleitete Probefahrten nun nicht mehr möglich wären.

ad § 209 (Funktionen des Instandhaltungssystems)

Abs. 1 Z 2: Der Begriff „Konfigurationsmanagement“ ist ein belegter Begriff, der in der Halterverantwortung liegt. Wir regen daher an, stattdessen den Begriff aus der ECM-VO („*Konfiguration aller technischen Änderungen*“) ins EisbG zu übernehmen.

Abs. 1 Z 3: Wir schlagen folgende Formulierung vor:

„eine Fuhrpark-Instandhaltungsmanagementfunktion zur Verwaltung der Zuführung Abzweigung von Schienenfahrzeugen zur Instandhaltung (...)“

Abs. 4: Das Satzende fehlt und ist zu ergänzen: „... beziehen, zu erfüllen.“

ad § 211 (Maßnahmen - Risikobegrenzung)

Die Aufnahme dieser Bestimmung wird kritisch gesehen. Insbesondere die Z 3 und 4 des ersten Absatzes würden in dieser Form erhebliche Auswirkungen auf die SNNB sowie Beschaffungs- und Wartungsverträge haben.

Die Verpflichtung bei der Risikobegrenzung mit verschiedenen Akteuren zusammenzuarbeiten sowie die Auftragnehmer zu überwachen, wird in der Praxis schwer umsetzbar sein. Hier wäre ein Modell der stichprobenartigen Überwachung vorzuziehen.

Abs. 2 bewirkt eine umfangreiche Offenlegungspflicht, die insb. stark in die Sphäre der verpflichteten Unternehmen eingreift und gegebenenfalls mit entgegenstehenden Interessen/Verpflichtungen kollidiert.

ad § 213 (Austausch von Schienenfahrzeugen)

Bei einem Austausch von Schienenfahrzeugen sollen alle betroffenen Akteure alle erforderlichen Informationen übermitteln. Dies stellt die Abläufe in der Praxis vor enorme Herausforderungen.

§ 213 spricht vom Austausch und differenziert dabei nicht zwischen der „Übertragung der Haltereigenschaft“ und den „Übergaben im Betrieb“. Dies kann in der Praxis zu einer problematischen Auslegung führen. So wären etwa in jedem Fall (sowohl bei der Übertragung der Halterschaft als auch bei der bloßen Übergabe im Betrieb) ein Austausch diverser Unterlagen möglich, wie z.B. Teile der Instandhaltungsunterlagen für Rückverfolgungszwecke, Informationen zur Rückverfolgbarkeit von Verladevorgängen, Frachtpapiere. Wir ersuchen daher, diese Bestimmung zu präzisieren.

ad §§ 214 ff (Aufsicht)

Wir schlagen vor, zu Beginn des 12. Teils den Geltungsbereich der §§ 214 bis 223 für EVU und EIU klar festzulegen, d.h. dass diese Regelungen nur auf jene Eisenbahnunternehmen Anwendung finden, die zwingend den unionsrechtlichen Vorgaben unterliegen.

Die Rechte und Pflichten der Behörde und der Überprüften sind nach den unionsrechtlichen Vorschriften zu gestalten. Die gegenständlichen Bestimmungen, insb. § 221 und § 222, sollten daher im Hinblick auf die unionsrechtlichen Vorgaben (Gold Plating) geprüft werden.

Zudem fehlen klare Regeln betreffend Beschwerdemöglichkeiten/gerichtliche Überprüfungen gegen Entscheidungen der Behörde im Rahmen ihrer Aufsichtstätigkeit (Art. 7 der VO (EU) 2018/761; Art. 17 Abs. 5 und Art. 18 Abs. 3 der Sicherheits-RL).

In Abs. 3 sollte der sonst im EisbG verwendete Begriff „Schulungseinrichtung“ verwendet werden.

ad § 218 (Schwerwiegendes Sicherheitsrisiko)

Die Sicherheits-RL sieht vor, dass der nationale Gesetzgeber Maßnahmen zu setzen hat, um die gerichtliche Überprüfbarkeit von Entscheidungen der nationalen Sicherheitsbehörden zu gewährleisten; davon sind auch Entscheidungen über vorläufige Sicherheitsmaßnahmen erfasst.

In Abs. 2 regen wir an, den Begriff „Inhaberin“ durch den Begriff „Inhaber“ zu ersetzen, da auf das Unternehmen Bezug genommen wird.

In Abs. 4 ersuchen um folgende Ergänzung:

„Sind seit der behördlichen Auftragung an ein Eisenbahnverkehrsunternehmen, Sicherheitsmaßnahmen zu befolgen, bereits mehr als drei Monate vergangen, und ist die Bestimmung des Absatzes 3 nicht zur Anwendung gelangt, hat...“

ad § 220 (Sonstige Aufsichtstätigkeiten)

Mangels inhaltlicher Relevanz kann § 220 entfallen.

ad § 221 Abs. 1 Z 3 (Befugnisse im Rahmen der Aufsicht)

Die Mitarbeiter der Behörde sollten nachweislich das Modul „Betriebsdienst“ der Eisenbahneignungs- und Prüfungsverordnung absolviert haben.

ad § 222 (Ankündigung vor Wahrnehmung bestimmter Aufsichtsbefugnisse)

Es ist nicht nachvollziehbar, was mit *„in Fällen, in denen die Ankündigung der im Abs. 1 angeführten Maßnahmen deren Zweck vereiteln würde“* gemeint ist. Wir schlagen daher vor, diese Passage zu streichen.

ad §§ 227 ff (Strafbestimmungen)

Die Verdoppelung des Strafrahmens für Geldstrafen wird abgelehnt. Es gibt keine Vorfälle, die eine Erhöhung der Strafrahmen in diesem Ausmaß rechtfertigen.

ad § 242 (Übergangsbestimmungen)

Es müsste eine Übergangsbestimmung für Prüfer wie folgt aufgenommen werden:

„Gemäß der Triebfahrzeugführer-Verordnung, BGBl. II Nr. 64/1999, bestellte Prüfungskommissäre, die zur Prüfung der fachlichen Kenntnisse von Triebfahrzeugführern für eine Befugnis zur selbständigen Führung und Bedienung von Triebfahrzeugen auf Hauptbahnen und vernetzten Nebenbahnen bestellt sind, gelten im Umfang und bis zum Ablauf ihrer Bestellung als gemäß § 148 bestellte sachverständige Prüfer.“

III. Zu den Bestimmungen im Detail - Unfalluntersuchungsgesetz

ad § 5 Abs. 8a

Die Einführung des Begriffes „Störung“ für ein Ereignis, das den sicheren Eisenbahnbetrieb beeinträchtigt oder beeinträchtigen könnte, sollte überdacht werden.

ad § 5 Abs. 13a

Hier soll „für den Bereich Schiene“ eine neue Definition des Begriffs „Schwerverletzter“ für die Zwecke der Unfalluntersuchung eingeführt werden. In der RL (EU) 2016/798 findet sich

der Begriff „Schwerverletzter“ allerdings nicht in den Begriffsbestimmungen des Art. 3, sondern lediglich in der Anlage „Gemeinsame Definitionen für die CSI und Methoden für die Berechnung der wirtschaftlichen Auswirkungen von Unfällen“. Diese Anlage ist nach dem Wortlaut der Richtlinie nur für den Anhang I („Gemeinsame Sicherheitsindikatoren“), jedoch nicht für die Zwecke der Unfalluntersuchung von Belang. Wir sprechen uns daher gegen die Einführung einer zusätzlichen Begriffsdefinition in § 5 Abs. 13a für die Zwecke der Unfalluntersuchung aus. Dies würde lediglich zu Schwierigkeiten in der zukünftigen Vollzugspraxis führen und Abgrenzungsfragen zu den bereits bestehenden Fällen einer schweren Verletzung nach § 5 Abs. 13 UUG aufwerfen.

In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, dass gem. § 5 Abs. 13 Z 1 UUG ohnehin bereits eine Verletzung, die eine Person bei einem Vorfall erlitten hat und „die einen Krankenhausaufenthalt von mehr als 24 Stunden innerhalb von sieben Tagen nach Eintritt der Verletzung“ erfordert, eine „schwere Verletzung“ darstellt. Angesichts dieser schon bislang klaren Regelung ist der Mehrwert des vorgeschlagenen § 5 Abs. 13a fraglich.

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Anmerkungen. Diese Stellungnahme wird auch dem Präsidenten des Nationalrates übermittelt.

Freundliche Grüße

Dr. Harald Mahrer
Präsident

Karlheinz Kopf
Generalsekretär